IX. Markung Mutlangen; Buschäcker

Parz. Nr. 190	—:	79 Ar 71 qm.; 1903 erkauft
Parz. Nr. 191	—:	67 Ar 71 qm.
zus.	—:	147 Ar 42 qm.

Der gesamte Waldbesitz der Stadtpflege beträgt über 700 Hektar, rund 2250 Morgen.

Ueber Größe, Zeit und Umstände des Erwerbs der Waldungen sind, nicht zuletzt auf dem Land weite Kreise heute noch nicht richtig unterrichtet; z. B. nimmt eine Korrespondenz von Bartholomä in Rems-Zeitung Nr. 51 von 19.. die Waldungen von Stadt und Spital auf der Markung Bartholomä ohne weiteres als „altes Kirchengut" in Anspruch; diese Waldungen können mit demselben Recht Stiftungswald der kath. Kirchenpflege Bartholomä sein!?

Die Stadt Gmünd hat ihre Waldungen sicher zu allen Zeiten zu Recht erworben und so auch heute noch im Besitz. – Die Stadtverwaltung wird ihren Wald, ihr wertvollstes Vermögensobjekt, auch fernerhin zu schätzen, nötigen Falles zu schützen und den kommenden Geschlechtern zu erhalten wissen.

B. Hospital

Waldbesitz im Remstal und auf dem Aalbuch rund 525 Hektar = 1667 Morgen.

C. Kath. Schulpflege

(Vermögenseigentümer: die bürgerliche Gemeinde),

im Remstal —: 28 Hektar 74 Ar = 91 Morgen.

D. Kath. Kirchenpflege

im Remstal —: 64 Hektar 79 Ar 92 qm. = 206 Morgen.

Ueber die näheren Verhältnisse der Waldungen von Spital und kath. Kirchen- und Schulpflege können diese Verwaltungen berichten.

Die geographischen Bedingungen für den Gmünder Handel und Verkehr

Von Albert Deibele

Gmünd war im Mittelalter eine der ersten Reichsstädte Süddeutschlands. Es übertraf an Einkommen sogar Heilbronn, Ulm und Eßlingen. Welches sind die Ursachen, daß Gmünd hinter allen diesen Städten ganz erheblich zurückgeblieben ist? Wie kommt es, daß Gmünd in den letzten 25 Jahren zu einem Stillstand, ja sogar in gewisser Hinsicht zu einer rückläufigen Bewegung gekommen ist, die erst in den allerletzten Jahren überwunden zu sein scheint? Von den vielen Gründen seien heute in der Hauptsache nur diejenigen herausgegriffen, welche sich aus der Eigenart der Gmünder Landschaft erklären lassen. Es ist einer weiteren Arbeit vorbehalten, auch den übrigen Gründen nachzugehen.

Das Uebergewicht Gmünds über die meisten schwäbischen Städte hat nicht lange bestanden. Dies erklärt sich aus folgendem: Zum ersten war

damals das Land Württemberg noch eine kleine Grafschaft, die keinen irgendwie bedeutenden Handels- und Verkehrsmittelpunkt hatte, wie es heute Stuttgart darstellt. Zum anderen lag Gmünd in der unmittelbaren Nachbarschaft des Hohenstaufens. Es ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß die hohenstaufischen Herrscher der Stadt ihre besondere Fürsorge geschenkt haben und ihr zu dem überraschenden Aufblühen verholfen haben. (Aehnliches sehen wir in viel späterer Zeit in noch auffallenderer Weise bei Stuttgart, das nur dem württ. Fürstenhaus seinen gewaltigen Aufschwung zu verdanken hat.) Mit dem Sturz der Hohenstaufen hatte Gmünd seine größten Förderer verloren. Sein Bürgertum aber war schon so erstarkt, daß die Stadt noch eine Zeitlang sich in ihrem alten Glanz sonnen konnte. Doch entwickelten sich jetzt durch die Gunst ihrer Lage Heilbronn, Ulm und Eßlingen viel rascher als unsere Heimatstadt und übertrafen diese an Macht und Einkommen gar bald. Dies zeigt sich äußerlich schon darin, daß vom 14. Jahrhundert an in Gmünd keine bedeutende Reichsversammlung mehr gehalten und keine Entscheidung von politischer Tragweite mehr gefallen ist, während Reutlingen, Eßlingen, Heilbronn und namentlich Ulm immer mehr zu Brennpunkten des politischen Lebens wurden. Eine geachtete Rolle hat Gmünd aber allezeit unter den schwäbischen Städten bis auf unsere Tage eingenommen.

Das Auf und Ab in der Entwicklung Gmünds im 14.—18. Jahrhundert wollen wir hier nicht näher beleuchten. Für die Entwicklung in den letzten 70 Jahren gibt folgende Uebersicht einen kleinen Einblick.

Es zählten Einwohner	1861	1885	1925
Stuttgart	61 000	126 000	342 000
Ulm	22 000	33 000	57 000
Heilbronn	14 000	27 000	45 000
Eßlingen	15 000	20 000	40 000
Reutlingen	13 400	17 000	30 000
Ludwigsburg	11 000	16 000	28 000
Göppingen	6 700	12 000	22 000
Tübingen	8 700	12 000	21 000
Gmünd	8 300	15 300	21 000
Heidenheim	3 700	6 700	19 000
Schwenningen	4 000	5 100	18 000
Tuttlingen	6 400	8 500	16 000
Zuffenhausen	2 000	3 800	15 000
Friedrichshafen	2 200	3 800	12 000
Cannstatt	7 400	18 000	
Aalen	4 200	6 800	12 000

Bis zur Jahrhundertwende hat sich Gmünd in der Bevölkerungsbewegung etwa in derselben Weise entwickelt wie die übrigen größeren Städte Württembergs. Wir finden es 1885 noch in unmittelbarer Nachbarschaft von Ludwigsburg, Reutlingen und Cannstatt. Heidenheim, Zuffenhausen, Schwenningen, Tuttlingen und Feuerbach treten weit zurück. Heute sind diese Städte an Größe ganz nahe an Gmünd herangerückt. Manche von ihnen werden es bis zur nächsten Volkszählung erreicht, wenn nicht übertroffen haben.

In wieweit ist nun die Gmünder Landschaft für das Stocken in der Entwicklung unserer Stadt verantwortlich zu machen?

Schauen wir uns einmal die Lage von Gmünd an! Inmitten eines weiten Talkessels liegt es in bezaubernder Schönheit in einem Teppich saftiger Wiesen. Die Keuperhügel treten nahe an die Stadt heran und überragen diese um etwa 100 Meter. Wenige Kilometer südwärts steigt die Alb als massige Mauer empor. Einzelne Vorberge treten kühn in das Landschaftsbild herein und bilden seinen schönsten Schmuck. Nördlich der Rems beginnen sogleich die Wälder des Welzheimer Waldes. Das Gestein der Gmünder Gegend ist wie dasjenige des größten Teils von Württemberg, wie ein äußerst flaches Dach sanft gegen Süden geneigt. Diese Neigung hat außerordentlich großen Einfluß auf die Entwicklung der Flüsse, so auch auf die Nebenflüsse von Rems, Fils und Lein. Die nördlichen Zuflüsse finden in dem natürlichen Gefälle der Landschaft ihren stärksten Bundesgenossen. Sie entwickeln sich deshalb viel mächtiger als die südlichen Zuflüsse, die entgegengesetzt der natürlichen Abdachung sich ihren Weg durch die Landschaft brechen müssen. Am auffallendsten ist dies bei Lorch. Hier dringt die Marbach, ein Zufluß der Fils, bis auf 2 Km. Entfernung gegen die Rems vor. Kirneck, Hetzenhof und Wäschenbeuren liegen also schon im Flußgebiet der Fils. Die linken Zuflüsse der Rems haben sich bei Lorch infolge der Neigungsverhältnisse, wozu an dieser Stelle noch die Härte des dortigen Sandsteins kommt, nur zu ganz unbedeutenden Bächlein entwickelt. Ebenso benachteiligt sind die Remszuflüsse in ihrem Kampf mit der Fils in der Gegend von Hohenstaufen, Rechberg und Stuifen. Auch hier haben die Filszuflüsse infolge der Ausnützung der natürlichen Gesteinsneigung weit bessere Eroberungen gemacht als die Rems. Günstiger liegen die Verhältnisse für die Rems nur in dem Gebiet vom Bernhardus bis nach Essingen. Hier scheidet die Fils als Wettbewerber aus, da sie in der Weißensteiner Lauter und in der Eyb ihre östlichste Linie erreicht. In diesem Gebiet liegt auch die Zukunft der Rems. Südlich ist hier noch die geschlossene Albmasse, auf der, infolge der Durchlässigkeit des Kalkgesteins, sich kein Fluß entwickeln kann, der als Gegner der Rems eine Rolle spielen könnte. In der Tat sehen wir auch gerade an dieser Stelle die Zuflüsse der Rems in einem heftigen Kampf mit der Alb. Schluchten sind in die Flanken der Berge hineingerissen worden. Einzelne Berge sind ganz oder doch beinahe ganz von der Albmasse abgeschnürt worden, so der Rosenstein, der Scheuelberg, der Pfaffenberg. Schritt für Schritt schieben sich die Flüßchen weiter nach Süden vor. Nach jedem Hochwasser kann man verfolgen, wie wieder ein winziges Stücklein der Albhochfläche in das Einzugsgebiet der Rems einbezogen worden ist. Bis jedoch durch diesen natürlichen Vorgang die Wasserverhältnisse der Rems sich fühlbar gebessert haben werden, vergehen Hunderttausende von Jahren, sodaß all dieses für die Entwicklung unserer Stadt ohne jeden Einfluß ist. Nun sollte man meinen, daß die Rems, die in der Entwicklung ihrer südlichen Zuflüsse so sehr gehemmt ist, den Verlust im Norden ausgleichen könnte. Dem ist aber nicht so. Hier ist es die Lein, welche die Zuflüsse aus dem Norden auffängt und deren Wasser dem Kocher zuleitet. Wenn wir auf einer guten Karte den Lauf der Lein verfolgen, so sehen wir

immer wieder ihr Bestreben, Anschluß an unser Tal zu gewinnen. Im äußersten Schießtal trennt sie nur noch ein sehr schmaler Rücken von dem Zugreifen der Rems. Es ist nicht ausgeschlossen, daß in sehr ferner Zeit die Remszuflüsse die Lein sich erobernd aneignen werden.

Aber was hat dies alles mit der Entwicklung unserer Stadt zu tun? O sehr viel! Zunächst bedingen diese mißlichen Verhältnisse die Wasserarmut der oberen Rems. Heute im Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität spielt dies allerdings keine allzu große Rolle mehr; aber für die Entwicklung der Industrien im letzten Jahrhundert waren die Wasserkräfte vielfach von ausschlaggebender Bedeutung. So finden wir die schwäbische Textilindustrie fast ganz an den reißenden, wasserreichen Albflüßlein entwickelt (Urach, Reutlingen, Göppingen), deren Wasserkräfte für die damalige Industrie ausreichend waren. Dann ist vor allem zu bedenken, daß die Verkehrswege den Wasserläufen folgen und daß das Einzugsgebiet der Flüsse meist auch zugleich ein Einzugsgebiet ist für Handel und Gewerbe. So ist der Verkehr Gmünds und mit ihm sein Handel einerseits durch die Alb und andererseits durch die Lein schwer gehindert.

Vor den Kreuzzügen verliefen die Handelswege in Deutschland vor allem ost-westlich und umgekehrt. Dadurch wurde das Remstal damals zu einer der wichtigsten Verkehrsstraßen Deutschlands. Hauptsächlich aber durch die Kreuzzüge wurde Deutschland in den Weltverkehr einbezogen. Die italienischen Städte blühten mächtig auf und zogen den Handel mit Deutschland an sich. Der ursprünglich ost-westlich gerichtete Handel machte dem nord-südlichen Platz. Dadurch allein schon verlor die Remstalstraße ihre Bedeutung als Verkehrslinie ersten Ranges. Die Nord-Südlinien hatten ihr diesen Platz abgenommen. Die Städte an diesen Nord-Südlinien, mehr noch diejenigen an den Schnittpunkten der Hauptverkehrslinien, lebten nun mächtig auf. Ulm und Augsburg wurden die Ausgangspunkte zu den Straßen nach Mailand und Venedig. Ihre Warenzüge belebten den Brenner-, Splügen- und Julierpaß. Nürnberg nimmt den Handel von Mitteldeutschland in seine Hände und leitet ihn weiter südwärts. Nun war es für die Remstalstraße notwendig, Anschluß an die Nord-Südlinien zu finden. Der nächste Punkt ist Ulm. Nun stellen sich aber einer Verbindung Gmünds mit Ulm große natürliche Hindernisse in den Weg. Gleich südwärts von Gmünd (320 m) müssen die Höhen von Straßdorf über wunden werden (420 m). Hierauf fällt die Straße auf 400 m, steigt wieder steil bei dem Dorf Rechberg auf 590 m, fällt bis Süßen wieder auf 370 m, erreicht bei Amstetten wieder eine Höhe von 600 m und findet endlich in Ulm in einer Höhe von 460 m den Anschluß an die Nord-Südlinie. Gleich ungünstig liegen die Verhältnisse bei dem Weg über Weiler und Degenfeld. Die Straße Aalen—Heidenheim vermeidet zwar die zweimalige Ersteigung der Alb. Sie bedeutet aber für den Handel Gmünds einen großen Umweg. So war also Gmünd im späteren Mittelalter durch die Ungunst seiner Lage schwer behindert.

Noch ungünstiger gestaltet sich die Lage Gmünds nach dem Aufblühen des Württemberger Landes. Bis dahin hatte es im mittleren Neckargebiet an einem beherrschenden Handels- und Verkehrsmittelpunkt gefehlt. Eßlingen

übernahm wohl diese Zusammenfassung in gewissem Umfang. Aber sein kleines Stadtgebiet und die Umklammerung durch das ihm fast stets feindliche Württemberg hinderte es an der vollen Ausnützung seiner Lage. Nach der Zerstörung des württembergischen Stammschlosses auf dem Roten Berg, an der die Gmünder entscheidend beteiligt waren, wurde Stuttgart 1320 die Hauptstadt von Württemberg. Es trat bald in Wettbewerb mit Eßlingen. Langsam, in jahrhundertelangem Kampf, wußte es die stolze Reichsstadt zu überflügeln. Für Stuttgart war der Anschluß an Ulm ebenfalls eine Lebensfrage. Nun tritt die Filstallinie als Hauptverkehrsstraße immer mehr in den Vordergrund. Sie hat gegenüber der Remstalstraße den Vorzug, daß sie in einem einzigen Anlauf bei Geislingen die Albhöhen erreicht. Zugleich stellt sie die kürzeste Verbindung von dem dicht besiedelten mittleren Neckarland nach Ulm dar. Die Remstallinie ist jetzt nur noch eine, allerdings wichtige Querverbindung zwischen den Nord-Südlinien Stuttgart—Ulm und Nürnberg—Augsburg oder Nürnberg—Ulm.

Noch ungünstiger gestalten sich die Gmünder Verkehrsverhältnisse gegen Norden. Hier kommt sofort das große geschlossene und gebirgige Waldgebiet des Keuperlandes, das erst sehr spät und immer spärlich besiedelt wurde. Wie kleine Oasen liegen die Kornböden der Liasebenen nördlich und südlich der Lein in dem Waldmeer. Die tiefe Talrinne der Lein bleibt bis auf unsere Tage eine schwerwiegende Abriegelung der nördlichen Gebiete. So ist also dem Durchgangshandel Gmünds der Weg nach Norden und Süden sehr schwer gemacht. Aber auch der Nachbarortshandel leidet unter der Ungunst der Landschaft. Die dünn besiedelten Gebiet des Keuperlandes bieten wenig lohnende Aufträge. Die Gmünder Alb südlich des Bernhardus ist ebenfalls großenteils ein dünn besiedeltes Waldland. In die fruchtbareren Gebiete um den Rechberg und den Hohenstaufen aber greift kräftig das Wirtschaftsgebiet des Filstals ein.

Im Zeitalter des Fuhrwerksverkehrs war der Mangel einer guten Nord-Südverbindung für die Entwicklung unserer Stadt schon äußerst hinderlich. Noch viel schlimmer aber wirkten sich diese Verhältnisse aus, als die Eisenbahnen eingeführt wurden. Die Eisenbahnpolitik unseres Landes hat die Wirtschaftsgrundlage des Gmünder Handwerks und seines Handels langsam, aber in immer zunehmendem Maß verschlechtert. Die Eisenbahnen suchen vor allem als Wege die Talauen von Flüssen. Sie suchen Steigungen nach Möglichkeit zu vermeiden und bevorzugen dicht besiedelte Gebiete. So blieb für unsere Stadt nur wieder die alte Remstalstraße lange Zeit der einzige Eisenbahnweg. Diese natürlichste West-Ostlinie mit der bequemsten Verbindung Stuttgarts mit München und Nürnberg wurde durch die Eisenbahnpolitik Württembergs und Bayerns mit Willen vernachlässigt. Stuttgart legt großen Wert darauf, auf nächstem Weg Anschluß an die Ulmer Linie zu bekommen, und Württemberg mußte darauf sehen, vor allem die neu erworbenen Gebiete Oberschwabens über Ulm mit Stuttgart zu verbinden. So erfolgte der Ausbau der Filstallinie zur beherrschenden Verkehrslinie unseres Landes. Alle anderen Linien waren lange Zeit nur die Zubringerlinien für diese Hauptstrecke. Auch Bayern legte auf die Ausnützung der besseren natürlichen Ver-

hältnisse der Remstallinie keinen großen Wert. Es wollte den Ost-Westverkehr möglichst lange innerhalb seines Landes haben. Die Filstallinie von Stuttgart nach Ulm führt nun in der Tat auf dem kürzesten Weg aus dem Württemberger Land hinaus. Aus gleichen selbstsüchtigen Erwägungen wurde im Verkehr Stuttgart–Nürnberg von württembergischer Seite aus die Remstallinie geflissentlich vernachlässigt. Die früher geplante einfachste Verbindung vom Remstal über Ellwangen und Dinkelsbühl nach Nürnberg wurde zugunsten von Crailsheim fallen gelassen. Eine Zeitlang wurde der ganze durchgehende Verkehr nach Nürnberg über Backnang geleitet. So sehen wir, daß die einzige natürliche und dazu noch vorzügliche Verkehrslinie der Gmünder Gegend durch die Filstalbahn und die Bahn Stuttgart–Backnang–Crailsheim aufs höchste geschädigt wurde. Das mußte sich natürlich gegen Ende des letzten Jahrhunderts in immer stärkerem Maße fühlbar machen. In dieser Verkehrspolitik, sowie in der Gunst der Flußentwicklung, fand die Industrie des Filstals eine mächtige Hilfe und Förderung und damit auch einen Vorsprung, der kaum mehr eingeholt werden kann.

Auch der Bau der Nebenbahnen vollzieht sich in unserer Gegend fast durchweg zuungunsten unserer Stadt. Früher war das Hinterland des Bernhardus bis hinauf nach Böhmenkirch altes Gmünder Wirtschaftsgebiet. Göppingen war dieser Gegend mindestens nicht näher gelegen als Gmünd. Und mit Gmünd verband diese Orte seit alters her schon dieselbe Religion und damit auch vielfach dieselben politischen Schicksale. Durch den Bau der Bahn nach Weißenstein wurde dieses Hinterland mit den Gemeinden Weißenstein, Treffelhausen, Böhmenkirch, Nenningen, Degenfeld, Wißgoldingen und Winzingen in den Wirtschaftsbereich des Filstales gebracht. Schon der Verlust des Verkehrs mit dem Kalten Feld, der heute fast ausschließlich über Weißenstein geht, bedeutet für manche Gmünder Gewerbe eine schwere Schädigung. So stehen die schönen Albberge, der Stolz der Gmünder Gegend, als trennende Schranke im Süden. Ebenso ungünstig wirkte der Bahnbau Schorndorf—Welzheim für Gmünd. Er hat uns einen großen Teil der Gemeinden des Welzheimer Waldes für immer entzogen. Weitere Gefahren drohen im Osten. Hier entwickelt sich dank seiner hervorragenden Lage Aalen immer mehr zum Verkehrs- und Handelsmittelpunkt eines größeren Bezirks. Der in Aussicht genommene Bahnbau Untergröningen–Aalen wird ein schwerer Schlag für die Gmünder Geschäftsleute werden. Er wird seinen Einfluß namentlich auf die Gebiete von Hohenstadt, Schechingen Unter- und Obergröningen bemerkbar machen. Bis heute stehen diese Orte noch zum großen Teil in innigem Verband mit Gmünd. Gaildorf, das zum Teil schneller zu erreichen ist, kommt als ernstlicher Handelsgegner für Gmünd nicht stark in Frage. Anders aber wird es, wenn Aalen an Stelle von Gaildorf in den Wettbewerb eintritt. Wir haben allen Grund durch planvollen Ausbau von Autostraßen noch zu retten, was zu retten ist. Eine Bahnverbindung in die Nähe von Gaildorf wäre das Wünschenswerteste für die weitere Entwicklung unseres Einzelhandels. Ebenso wichtig wäre die Weiterführung der Bahn Süßen—Weißenstein nach Gmünd. Aber bei beiden Linien stehen die natürlichen Hindernisse so sehr im Weg, daß die Aussicht auf die Durchführung dieser Pläne nicht sehr groß ist.

Ein gewisser Trost liegt für uns darin, daß wir langsam in das Zeitalter des Autos hineingleiten. Die Autos überwinden viel leichter als die Eisenbahnen die natürlichen Hindernisse und sind ein vorzügliches Mittel, alte Verbindungen wieder aufleben zu lassen. Welche Autolinien sind für uns nun die wichtigsten? Zunächst sind es die Verbindungen mit Gaildorf und Heubach. Sie erschließen ein unbestrittenes Absatzgebiet für Gmünd, das auf Gedeih und Verderben an unsere Stadt gefesselt ist. Sehr wichtig ist sodann die Verbindung mit Leinzell und weiterhin mit Eschach, Holzhausen, Obergröningen, Schechingen und Hohenstadt. Dieses Gebiet ist für den Gmünder Handel am meisten bedroht, da es im Grenzgebiet der Aalener Wirtschaft liegt. Bis vor 20 Jahren waren alle diese Orte sichere Kunden von Gmünd. Seitdem hat sich aber gar viel geändert. Langsam aber sicher ist Aalen in diese Gebiete eingedrungen und droht einzelne dieser Gemeinden ganz an sich zu ziehen. Ebenso wichtig wäre eine Verbindung mit Welzheim. Auch hier, in den von der Bahn abgelegenen Gebieten, wäre noch sehr viel zu erreichen. Aber gerade der Welzheimer Wald ist schon seit Jahren von Gmünd vernachlässigt worden. Weiterhin dürfte sich empfehlen, auf die Verbindung von Mutlangen mit Wäschenbeuren ein Augenmerk zu richten. Es wäre damit der bequemste Anschluß an die vorzügliche Autostraße von Wäschenbeuren nach Göppingen gegeben. Wir dürfen nicht vergessen, daß die geplante Autoverbindung Lorch—Wäschenbeuren—Göppingen eine weitere Zubringerlinie für Göppingen darstellt. Die Gebiete an der Weißensteiner Bahn zurückgewinnen zu wollen, dürfte nicht allzuviel Aussichten auf Erfolg haben; denn hier sind die natürlichen Verhältnisse allzu sehr gegen uns.

Der Untergang der Enzinger oder Roßwager zu Schwäb. Gmünd

Eine unfürdenkliche alte Sage, nacherzählt und wieder vorgetragen von Regierungsrat a. D. A. Marquart in Ludwigsburg

Das war ein Wegvogt schlimmer Art, der hierorts gehauset;
was weitum Müh und Fleiß erspart, das hat der Schuft gemauset.

Auf dem Hasenberg bei Stuttgart stand eine gar festigliche Burg, als man erst zählte kaum tausend Jahre nach Christi — unseres Herrn und Seligmachers — Geburt. Selbige Burg gehörte ursprünglich dem Herrn von Enzingen oder Roßwager, dessen letzter am Hanfen — Strick aus Hanf — gestorben sein soll zu Gmünden, der schwäbischen Reichsstadt in den dreizehnhundert und etlichen neunzig Läuften. (Jahren zu vergl. unten 1399.) Der erste Herr der Roßwager hatte viel Geld, Wald und Gauen um Vaihingen an der Enz — in der Nähe von Vaihingen an der Enz liegt heute noch der Ort Roßwag, allwo ein sehr guter Tropfen Wein gedeihet —, zerfiel aber mit dem Grafen von Calw um eines Rosses willen, das dieser Calwer Graf — genannt der Scherer — ihm unmänniglich entwunden, d. h. gestohlen hatte. Darüber ergrimmte der reiche Enzinger und trabte zielstracks. Auf dem Schloß ob Calw fand er sein Pferd wieder. Eben, als er mit dem Roß